Comisión de
Defensa Nacional
S/C

Versión Taquigráfica N° 1700 de 2013

CAPITÁN DE FRAGATA (R) LEONARDO LARROSA

**Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 9 de julio de 2013**

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Javier García.

MIEMBROS: Señores Representantes José A. Amy, Cecilia Bottino y Carlos Rodríguez.

DELEGADO DE SECTOR: Señor Representante Víctor Semproni.

INVITADOS: Señores Capitán de Fragata® Leonardo Larrosa, Práctico del Puerto de Montevideo, y doctor Luis Alberto Fleitas de León.

SEÑOR PRESIDENTE (García).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión agradece la presencia del Capitán de Fragata retirado Leonardo Adrián Larrosa del Puerto y del doctor Luis Fleitas de León.

SEÑOR AMY.- En el día de hoy, continuamos con la mecánica de esta Comisión respecto a escuchar las dos campanas en cada uno de los temas que consideramos. En tal sentido, en dos oportunidades recibimos a una delegación de la Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo para que expusieran sobre un tema que implica directamente al Capitán de Fragata Larrosa. En esta ocasión, me pareció oportuno dar la oportunidad a él para que en este espacio expresara su punto de vista.

De esta forma, y basados en los testimonios de ambas partes, tendremos una idea más acabada de la situación.

Ese fue el motivo de nuestra invitación, que no se ha apartado de la política seguida por esta Comisión.

SEÑOR LARROSA.- En primer lugar, agradezco a la Comisión la oportunidad para brindar otra opinión acerca de algunos hechos que se han relatado en este ámbito.

Como bien se ha dicho, soy Capitán de Fragata retirado de la Armada Nacional. Hice mi carrera en la Armada Nacional hasta el año 2008, momento en que pasé a retiro para presentarme a un concurso de práctico de puerto.

He estado vinculado al mar durante toda mi vida. En mi familia somos marinos. Mi padre era marino mercante, práctico de puerto e integrante de la Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo. Tuvimos la

desgracia de que falleciera el mismo año en que me presenté a concursar para práctico de puerto. A su vez, tengo un hermano que también es marino mercante

Por lo tanto, puedo decir que desde mi infancia el mar es amigo.

En cuanto a la situación que nos convoca, quiero hacer una breve descripción del tránsito que me ha tocado recorrer en los últimos cuatro años, en los que logré la titulación como práctico de puerto.

En el año 2008, al igual que muchas otras personas, me presenté a un llamado a concurso del Estado, a través de la Prefectura Nacional Naval, para cubrir vacantes como práctico del Puerto de Montevideo. Gané el concurso y obtuve la primera vacante de las tres que se disputaban en ese momento; luego de esto, durante cinco meses, realicé el período de entrenamiento, trabajando bajo la supervisión de un práctico titulado. En esos cinco meses realicé más de trescientas maniobras, y nunca recibí observaciones, comentarios ni ningún tipo de declaración de parte de las empresas, los capitanes o los prácticos titulados que nos supervisaban.

Es importante destacar en esta instancia que antes de finalizar ese período de cinco meses, el contacto con la Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo era perfecto, asiduo -es más, se puede decir que trabajaba bajo la tutela de esta Sociedad-, hasta que en determinado momento se me convocó a una reunión en esa institución. En esa oportunidad, la misma persona que estuvo aquí en su última visita a esta Comisión representando a la Sociedad de Prácticos me planteó que hubo un cambio en las regulaciones internas de esa Sociedad, y que si bien yo estaba finalizando los cinco meses de trabajo y luego debía rendir el examen para ser práctico, me dijo que cuando lo aprobara, recibiera el título e ingresara a la Sociedad, de acuerdo con una nueva disposición, durante los siguientes tres años el 50% de los haberes que recibiera debería aportarlo a los integrantes de la Sociedad.

Ante quien me estaba comunicando esa novedad planteé que no estaba de acuerdo ni entendía esa disposición; yo conocía la Sociedad, pues mi padre fue integrante durante 23 años y en varias oportunidades formó parte de la Comisión Directiva y de tribunales examinadores. En ese momento yo era aspirante, y no podía emitir fallos ni decisiones respecto al tema, pero una vez culminado el proceso, si me recibía, se vería ese asunto.

En el año 2009 rendí el primer examen práctico final luego de cincos meses de práctica. Como establece el Reglamento General de Prácticos, se trata de una maniobra de entrada y una de salida, que son controladas por dos prácticos titulados. Cuando finalizan las dos maniobras, esos dos prácticos emitieron sus fallos: uno de ellos dijo que había aprobado y el otro que no lo había hecho. Sin embargo, este último fue un poco más allá de su expresión de "no aprobado", porque también agregó que no se percibían indicios presumibles de lograrlo en el futuro, además de afirmar que no avalaba el nivel mínimo necesario requerido para la valoración.

Ante esta situación, la Prefectura Nacional Naval se encontró con un caso inédito en la historia, pues no hay antecedentes de que una persona que haya ganado el concurso y cumplido los cinco meses de práctica sin ningún tipo de observación, tuviera un examen final que no reprobó sino que, además, tuvo un fallo dividido

El artículo 67 establece: "una vez aprobado el mismo".

Ante esta situación, la Prefectura Nacional Naval se vio ante un caso inédito, por lo que debió realizar los asesoramientos legales y demás, y determinar la realización de un segundo examen con una mesa integrada por tres prácticos -el Reglamento dice que deben ser dos- a efectos de subsanar el problema, es decir, un primer examen sin resultado final.

Así lo ejemplifica el informe del entonces Jefe de la Oficina de Pilotaje, quien estableció que no había un resultado final de ese examen.

Ante la disposición de la Prefectura respecto a la realización de un segundo examen, la Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo -que es una asociación gremial, privada- plantea el primer recurso de revocación y jerárquico, porque entendía que el primer examen, a pesar de tener dos fallos, había sido reprobado.

Este recurso presentado fue desestimado por la Prefectura, por la Armada Nacional y por el Ministerio de Defensa Nacional. Es más, en la Resolución de setiembre de 2009 del Ministerio de Defensa Nacional se

estableció que en esa instancia el concurso había finalizado y que se estaba en la etapa de entrenamiento con el fin de obtener las habilitaciones pertinentes. Ese es el objetivo del examen práctico final establecido en el artículo 67.

Luego de esta negativa de parte del Ministerio, la Sociedad de Prácticos se presentó ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo solicitando la nulidad de esa Resolución para que no se realizara el segundo examen. En su sentencia, el Tribunal establece que, en consecuencia, la invocación realizada por la persona colectiva compareciente relativa a la defensa de los derechos e intereses de los prácticos, no la legitima.

Es así que la Prefectura Nacional Naval decide la integración de una mesa examinadora con tres prácticos para que me evalúen y así subsanar el problema del primer examen, que no tiene fallo. Se determina la realización de un sorteo para integrar dicha mesa, y nuevamente la Sociedad de Prácticos de Montevideo presenta un recurso de revocación y jerárquico contra el sorteo para integrar la mesa examinadora, entre otras cosas, porque dicen que se estaba dudando de su palabra y arbitrariedad.

Quiero dejar constancia de que un año antes de esto, en el año 2008, cuando me presento al primer concurso, fue la propia Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo que a través de una circular expresó que la mejor manera de establecer una mesa examinadora en el caso de que Larrosa se presentara a un concurso sería a través de un sorteo.

La única diferencia que encuentro entre un momento y otro es que en uno mi padre vivía y en el otro no.

Por supuesto que ese nuevo recurso fue desestimado por la Prefectura Nacional Naval, la Armada Nacional y el Ministerio de Defensa Nacional.

En el 2010, luego de algo más de un año, se me tomó el segundo examen con tres prácticos examinadores. Se llegó al mes de abril y se dispuso la realización del examen a través de pautas establecidas por el Jefe de la Oficina de Pilotaje, que fueron firmadas y ratificadas por él y los tres evaluadores. Se dispuso un período de entrenamiento previo -hacía un año que no podía embarcar por todo ese asunto legal de recursos de ida y vuelta- y realicé 15 días de maniobras de entrenamiento supervisado por un práctico titulado. En esta oportunidad, tampoco tuve observaciones de ningún tipo ni existen registros en la Prefectura Nacional Naval de que hayan existido.

El día del examen, comenzaron los problemas. La primera maniobra se desarrolló con normalidad. Cuando se iba a realizar la segunda maniobra, que fue unos días después, porque los barcos debían cumplir con las pautas establecidas por el Jefe de la Oficina de Pilotaje y los examinadores -en esto no participé; solo me fueron comunicadas-, dos de los tres examinadores se negaron tomar el examen porque consideraban que el barco que había tocado en suerte no era apto y que era demasiado fácil. Allí hicieron observaciones ante el Jefe de la Oficina de Pilotaje. Es más, estando en la lancha a punto de salir para comenzar con la maniobra, quien estuvo presente en esta Comisión representando a la Sociedad de Prácticos se apersonó ante el Jefe de la Oficina de Pilotaje diciéndole que ese no debía ser el barco a utilizar y que se debía permitir que los examinadores eligieran el buque para tomar el examen.

Por supuesto que el Jefe de la Oficina de Pilotaje se atuvo a lo que había sido establecido y firmado de antemano, y el examen se hizo. Quiero evitar transmitir conceptos personales, pero se trató de una maniobra que se realizó con toda normalidad, más allá de una discusión muy acalorada entre uno de los evaluadores y el Jefe de la Oficina del Pilotaje.

Finalizó la maniobra, me retiré, y algunos días después el Jefe de la Oficina de Pilotaje me cita y comunica los fallos de los tres examinadores. Como es de público conocimiento, un examinador estableció que había aprobado y los otros dos que había reprobado. El Jefe de la Oficina de Pilotaje solicitó a los prácticos que expresaran sus consideraciones acerca de los fallos recibidos. Es importarte destacar el Jefe de la Oficina de Pilotaje es un Capitán de Navío de la Armada Nacional, con vasta experiencia en navegación, también estuvo presente en el examen. Es decir que a borde del buque se encontraban los tres prácticos evaluadores, el Jefe de la Oficina de Pilotaje -que es el delegado del Estado, de la Armada, y quien controlaba que esa instancia se desarrollara con normalidad-, el capitán del buque, principal actor porque es el responsable del buque en toda circunstancia, tiempo y lugar, y quien habla, que estaba haciendo la maniobra, rindiendo el examen.

Una vez más, cuando se me presentaron los fallos, volví a tener problemas con la Sociedad de Prácticos. Como he comentado, antes del examen realicé tuve 15 días de adiestramiento previo que, de acuerdo con el Reglamento General de Prácticos, también son remunerados. Cuando me presenté ante la Sociedad de Prácticos para hacer efectivo el cobro, esta se negó a pagarla, a tal extremo que hubo una negativa total y contacto con los abogados. Nos presentamos ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social reclamando el cobro de esos haberes; el abogado representante de la Sociedad de Prácticos desconoció cualquier tipo de relación y manifestó que no se iba a hacer ningún tipo de pago. Una vez finalizada la instancia en ese Ministerio, y en base a las comunicaciones de los abogados, anuncié que iba iniciar un juicio, ante lo cual la Sociedad de Prácticos llegó a un arreglo y pagó las remuneraciones, tal como están establecidas.

He traído una carpeta que entrego al señor Presidente. Más allá del informe, quiero aclarar que en esa carpeta no figura una solo opinión personal; allí hay un resumen de cuatro años -los colores corresponden a los años- y fotocopias de expedientes elaborados por otras personas y otros organismos: Prefectura Nacional Naval, Ministerio de Defensa Nacional, Tribunal de lo Contencioso Administrativo. Reitero que en esa carpeta no figura una sola opinión mía.

La Sociedad de Prácticos, a través de su representante, estableció en esta y otros Comisiones, y también en otros ámbitos, que es normal que los prácticos hayan perdido exámenes, pero no es normal mi caso ni mi situación. No existe algún antecedente de que algún práctico haya perdido el examen establecido en el artículo 67. Sí ha ocurrido en reiteradas oportunidades es que los prácticos perdieran el concurso o que hayan ganando el concurso, no existían vacantes, y no pudieron seguir con el procedimiento.

Reitero que no hay antecedentes de que alguien que ha ganado el concurso u obtenido una vacante a través del concurso, haya tenido problemas en el examen práctico final.

Como decía, los evaluadores entregaron sus consideraciones a pesar de tener, una vez más, una carta -que también figura en la carpeta- de la Sociedad de Prácticos a través de la cual instruían a los evaluadores de esa prueba que se debían limitar a entregar el concepto de "Apto" o "No apto", y no hacer ningún tipo de consideración respecto a la maniobra.

Todo esto lo cierro en base a un comentario que se hizo no ante esta pero sí en otra Comisión de Defensa, en el que se estableció que la Sociedad de Prácticos no tenía ninguna animosidad contra mi persona. Con los hechos y los papeles que figuran en la carpeta estoy demostrando que hay algunas dudas respecto a eso.

Se llegó a las consideraciones de los evaluadores, que fueron comunicadas. En ese momento presenté pruebas, no por los conceptos de los evaluadores, sino porque los hechos relatados por ellos no se ajustaban a la verdad. En ningún momento juzgué el concepto profesional de los evaluadores, sino los hechos, y voy a dar un ejemplo. En determinado momento uno de los evaluadores dijo que mientras mi buque se encontraba navegando, otro buque cruzó por delante, generándose una situación de peligro.

Yo no analizo si fue, o no, una situación de peligro, pero sí digo que ningún otro buque se cruzó por delante, que eso no existió.

Ante esto, solicité el Prefecto Naval que realizara un peritaje para establecer los hechos de la maniobra -no de la evaluación-, para poder determinar si lo descripto por los evaluadores en sus informes se ajustaba a la realidad.

Luego de haber recabado una prueba, el peritaje y tener una filmación de la maniobra que realizó el personal de la Prefectura Nacional Naval -yo desconocía que se filmó toda la maniobra de entrada del buque, desde la proximidad de la escollera hasta el atraque en el muelle-, el entonces Prefecto Naval emitió una resolución para realizar una investigación de la maniobra.

El investigador es un oficial de Prefectura, designado por la Prefectura. El resultado de esa investigación, que insumió varios meses de interrogatorios -fuimos llamados a declarar quien habla, los tres prácticos actuantes, el Jefe de la Oficina de Pilotaje, los amarradores, personal de los remolcadores y todos los intervinientes en la maniobra-, concluyó diciendo: "En base a la prueba recabada y a los antecedentes administrativos que le fueron proporcionados, el suscrito entiende que los señores Prácticos del Puerto de Montevideo, Pedro Geriboni y Miguel Bertero se apartaron, al fallar sobre el examen final tomado al aspirante Leonardo Larrosa,

de su rol de examinadores objetivos e imparciales, actuando ya no de forma subjetiva, sino realmente arbitraria, logrando con ello que no se dieran las debidas garantías de imparcialidad al aspirante".

En base a los resultados de esta investigación, y en cumplimiento del Decreto Nº 35/978, Reglamento de Disciplina de los Prácticos, se determinó la realización de un sumario a estas dos personas, es decir, a los prácticos que habían dado su fallo de reprobación.

Entre otras cosas, el sumario estableció que los evaluadores consideraron circunstancias más difíciles que las realmente existentes y que existen razonables dudas de la existencia de las situaciones descritas; asimismo, hay contradicciones entre dos de los examinadores con el resto de los participantes. No intervinieron en la situación, no lo hicieron saber en el momento al resto del tribunal y lo informan recién varios días después, al entregar sus evaluaciones, pero como justificación por reprobar al aspirante. Esta conducta es contraria al deber de lealtad y buena fe establecidos por el literal k) del artículo 2º y por el artículo 6º del Decreto Nº 500/991. "Por lo expuesto y haciendo una razonable crítica y apreciación de las pruebas, considero que lo informado por los prácticos Geriboni y Bertero no se ajusta a la realidad, vulnerando con ello el deber de buena fe y lealtad establecido a texto expreso por literal K) del artículo 2º y por el artículo 6º del Decreto Nº 500/991".

En otra parte del sumario cuyo informe está en la carpeta que entregamos -el sumario completo está a disposición de la Comisión, si lo entienden necesario-, se estableció: "No es lógico tomar un examen bajo determinadas circunstancias objetivas (buque de ciertas características realizando determinadas maniobras, en las condiciones meteorológicas de los días de examen), pero declarar que se juzgó en consideración de circunstancias objetivas distintas (y más adversas que las dadas los días del examen)".

Informan la ocurrencia de circunstancias anómalas, pero solo a los efectos de calificar negativamente al examinado; valoran como erróneas maniobras que se realizaron sin riesgos ni inconvenientes y hacen mención a riesgos de existencia incierta. "Por lo expuesto, considero probado que el buque no estuvo en riesgo ninguno durante esa maniobra, habiéndose realizado una errónea apreciación de la maniobra por parte de los prácticos Bertero y Geriboni al no fundamentar en riesgos ciertos y probados su calificación negativa de la situación". Y concluyó: "Fundamentándose en lo arriba expuesto, se concluye que los sumariados prácticos Pedro Geriboni y Miguel Bertero no evaluaron al aspirante a práctico Leonardo Larrosa en forma objetiva e imparcial, emitiendo su fallo de reprobación en forma tendenciosa y arbitraria, incumpliendo su obligación de imparcialidad [...] buena fe y lealtad [...]".

Una vez finalizado el sumario, los dos prácticos sumariados recusan no solo el procedimiento, sino el fallo del sumario, se continúa con todas las ampliaciones del sumario, presentan un Peritaje -así titulan ellos ese informe- realizado por el Capitán Zimmer y se hace una ampliación sumarial.

Considerando lo que la Sociedad de Prácticos dijo en esta Comisión, quisiera dejar claro que el perito que actuó a favor de los prácticos sumariados es un perito en seguridad de equipos y reglamentaciones navales, no un perito naval en navegación, el único que, de acuerdo con la Prefectura Nacional Naval y con el Reglamento de Peritos Navales, puede entender en casos de navegación. Presentaron pruebas de un GPS portátil y consta en la carpeta el acta donde se establece que cuando se descargó la información que contenía, correspondía a una maniobra fechada el 24 de abril del año 2010; el único problema es que yo rendí examen el día 23 de abril del año 2010.

Toda es información objetiva que está dentro de la carpeta, de las actas y certificados que han hecho Oficiales y peritos técnicos; no son opiniones personales mías.

El peritaje que se presentó como defensa de los sumariados no tuvo en cuenta las filmaciones, las grabaciones de audio ni las declaraciones de todas las demás personas intervinientes. Es más, cuando fue consultado el perito sobre por qué no había tenido en cuenta esos elementos, contestó: "Porque no los precisaba". Y aclara: "Toda esa información que se menciona en la pregunta es información subjetiva".

Sin embargo, son declaraciones de personas que estuvieron presentes físicamente durante la maniobra. Eso fue declarado en una audiencia en la Justicia penal. Ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo, cuando se le preguntó por qué no se entrevistó a los actores, el perito presentado por la defensa, contra las conclusiones del sumario, declaró: "No creo que sean imparciales, cada una de ellas tiene un interés con el problema del examen".

Así se llega al final de la ampliación sumarial y, a pesar de las nuevas pruebas presentadas, se terminó confirmando las conclusiones del sumario. Después de los interrogatorios, declaraciones y demás, se llegó al extremo de que se contraponen los dichos de dos evaluadores con los del tercero y los demás participantes. Reitero: no es un problema de conceptos, sino de hechos. Como cualquier otra cosa, un buque no puede ocupar dos lugares al mismo tiempo. Y si dos prácticos dicen que el buque estuvo en determinada posición y el tercero dice que estuvo en otra, alguien está faltando a la verdad. No era mi obligación en ese momento ni lo es en este determinar quién lo hace, pero sí de la autoridad marítima.

Durante todo este período, continué sin poder ejercer, sin tener los resultados del primer ni del segundo examen, y se continuó con todas las observaciones y recursos que hicieron en su momento los sumariados.

De esta forma, llegamos al 27 de marzo de 2012, cuando el Poder Ejecutivo expide una resolución por la cual se me otorga el título de práctico del puerto de Montevideo.

Quiero hacer una aclaración porque, ante esta Comisión, de acuerdo con la versión taquigráfica a la que tuve acceso, un letrado, refiriéndose a la situación recién planteada, expresó que "No hay prueba de que hayan actuado sesgada o arbitrariamente". Las pruebas están incluidas en la carpeta y me resulta increíble que alguien pueda decir que no existen pruebas cuando hay una investigación, un sumario, declaraciones, interrogatorios, filmaciones y grabaciones de audio, todo lo cual conlleva a que el sumariante llegue a sus conclusiones.

Como dije, el 27 de marzo de 2012 se expidió el título. En forma inmediata, la Sociedad de Prácticos planteó un recurso contra la resolución y se presentó ante las Comisiones de Defensa Nacional de la Cámara de Representantes y del Senado. Basado en los recursos presentados, el Ministerio de Defensa Nacional decide suspender la Resolución y, a partir de ese momento, tengo el título pero estoy suspendido. Durante casi un año de estudios y trámites estuve en mi casa sin poder trabajar ni ejercer bajo ningún concepto y llegamos a febrero de 2013, cuando -casi un año después- se levanta la suspensión y se me comete que antes de poder empezar a ejercer, debido al tiempo que llevaba sin maniobrar, debía realizar ocho maniobras con un práctico titulado.

En ese momento, la Sociedad inicia -no sé qué palabra sería correcto utilizar- una campaña intentando evitar que yo pueda realizar el trabajo y las maniobras. Con tal propósito, envían cartas a empresas, a lanchas, a la comunidad marítima, al Centro de Navegación, a la Armada y al Ministerio de Defensa Nacional. En una de ellas en particular se establece que ninguno de sus integrantes se va a prestar a la realización de las ocho maniobras que yo debía hacer por Resolución del Poder Ejecutivo. Por suerte, la Resolución establecía que dichas maniobras debían ser realizadas con el práctico más antiguo del escalafón y una vez que la autoridad marítima lo convocó, no se negó a hacerlo y yo realicé las ocho maniobras, según lo establecido en el Reglamento y en las disposiciones de ese momento.

La Sociedad de Prácticos y algunos de sus integrantes han manifestado ante esta Comisión y en otros documentos escritos de los cuales hay copias en la carpeta, que el ingreso a la Sociedad se regula a través de la Prefectura Nacional Naval, estableciendo vacantes en un concurso. Ese es un error muy importante. El Estado, a través de la Prefectura Nacional Naval, llama a concurso para cubrir vacantes de prácticos, no de integrantes de una sociedad privada. Es inconcebible pensar que el Estado llame a cubrir vacantes para integrar una sociedad privada; sin embargo, eso fue manifestado por uno de los integrantes de la Sociedad.

También se dijo que la sociedad es la única institución reconocida legalmente para ejercer la actividad de práctico de puerto. Esto también es falso. De ser verdad, se trataría de un monopolio, lo cual está prohibido por el artículo 36 y por el numeral 17) del artículo 85 de la Constitución. Además, un Decreto del Poder Ejecutivo y el Reglamento General de Prácticos establecen que el práctico es un profesional independiente.

Entonces, ¿cómo pueden ellos autodesignarse como la única institución reconocida legalmente para ejercer la actividad de práctico de puerto?

También han señalado que no reconocen el título otorgado por el Poder Ejecutivo y manifestado que el señor Larrosa no se encuentra técnicamente apto para ejercer la profesión; sin embargo, lo he realizado durante más de tres meses sin problemas. He efectuado más de sesenta maniobras efectivas, más de setenta considerando maniobras específicas, en cualquier circunstancia de horario, de clima, de tiempo, con barcos de los más pequeños a los más grandes -de trescientos metros de largo por cuarenta y dos de ancho y con diez metros de

calado- en cualquier condición meteorológica, de día y de noche; he realizado maniobras de entrada y de salida de puerto, de entrada y de salida de dique y de entrada y de salida de petroleros a la terminal de La Teja. En todo este período -por suerte hasta el momento- no he tenido ningún tipo de inconveniente ni consta en ningún lado alguna observación por parte de agentes marítimos, de proveedores de servicios o de la Prefectura Nacional Naval.

También se ha señalado que no hay prueba de que los examinadores hayan actuado sesgada o arbitrariamente. Considero que eso no es correcto: hay interrogatorios, declaraciones, filmaciones, grabaciones, peritajes, una investigación administrativa, un sumario y podría continuar.

Dicen que habiendo presentado recursos ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo y respetuosos de la institucionalidad que representan, estarán a lo que aquel disponga, acatando el fallo de la Justicia, cualquiera sea. Sin embargo, estando el trámite en el Tribunal de lo Contencioso Administrativo, concurren a la Comisión de Defensa Nacional y manifiestan que el caso irá ante organismos internacionales y a la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas. La pregunta es cuál es el objetivo, para qué, si esto esta dilucidándose en el Tribunal de lo Contencioso Administrativo que es el órgano competente en el caso.

La Sociedad ha dicho que no tiene animosidad contra el señor Larrosa, pero, a modo de recuento general, puedo señalar que han presentado dos recursos de revocación -que fueron desestimados- contra el examen y contra la integración por sorteo de la mesa examinadora; una acción de nulidad ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo -desestimada- contra el segundo examen; cuatro expedientes en el TCA -que se encuentran en trámite- contra la adjudicación del título y solicitando que se me suspenda en el ejercicio de la profesión hasta tanto aquel no se expida; se negaron a realizar las ocho maniobras; se negaron a pagar los haberes del período de entrenamiento lo cual fue denunciado ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social; enviaron varias cartas a diferentes actores emitiendo juicios personales y advertencias referentes a Larrosa; se presentaron ante la Comisión de Defensa Nacional del Senado alertando de mi persona; se presentaron ante la Comisión de Defensa Nacional de la Cámara de Representantes en dos oportunidades, en 2012 y en 2013; se presentaron ante la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas; se presentaron ante la Sub-Coordinadora de la Administración Nacional de Puertos; y se presentaron ante el Ministerio de Defensa Nacional, ante Comandante en Jefe de la Armada y ante el Prefecto Nacional Naval.

Al día de la fecha, si bien existe una acción de nulidad contra el título otorgado, esto no implica que yo hoy no sea un práctico, porque he cumplido con todos los parámetros y tengo el título otorgado y el carné firmado por la máxima autoridad de la Prefectura que es el Prefecto Nacional Naval. Por lo tanto, considero que en mi actividad como práctico de puerto tengo todos los deberes, derechos y obligaciones que me confieren las leyes y los reglamentos en vigencia.

Por eso, también considero que un ejemplo que se planteó ante esta Comisión tampoco es del todo cierto, ya que al día de hoy, yo estoy correctamente titulado, independientemente del trámite que se está siguiendo. A diferencia del ejemplo de los choferes de camiones, yo tengo la libreta que corresponde para poder ejercer.

Se habló ante esta Comisión de que se produjo una distorsión cuando yo empecé a trabajar, pero no se dijo que se debió a que yo no integraba la Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo. Cuando me entregaron el título, en el año 2012, lo primero que hice fue solicitar una reunión con la Sociedad de Prácticos de Montevideo para pedir mi afiliación. No solo me fue negada, sino que también se negaron a recibirme. En la misma Sociedad que mi padre integró durante veintitrés años, a mí me cerró la puerta y me dijo que no tenían intenciones de hablar conmigo. Es así que, cuando empecé a ejercer, debí hacerlo como práctico independiente.

Por primera vez en la historia, en el Puerto de Montevideo existe un práctico que trabaja por fuera de la Sociedad de Prácticos. Eso fue lo que generó la distorsión, porque era un caso inédito en la historia.

Ante la pregunta -que yo mismo me he formulado reiteradas veces- de por qué la Sociedad ha adoptado esta actitud como mínimo excesiva o exacerbada frente a mi caso, la única respuesta que he encontrado -más allá de las razones personales por mi apellido, cosa imposible de demostrar- es el hecho relativo al 50% que sucedió en el año 2009.

A continuación, me gustaría ceder el uso de la palabra al doctor Fleitas, quien es mi asesor legal.

SEÑOR FLEITAS.- La exposición del Capitán Larrosa ha sido completa, exhaustiva y ha tocado varios aspectos legales de forma muy correcta por lo que no voy a ahondar en ellos.

Me preocupan únicamente dos puntos manifestados por la Sociedad de Prácticos y, particularmente, por su representante legal, cuando compareció ante esta Comisión.

En primer lugar, hace un rato el Capitán Larrosa les mencionaba que la Prefectura Nacional Naval había instruido una investigación administrativa y un sumario a los prácticos evaluadores que lo habían reprobado, culminando ambas actuaciones con la declaración de arbitrariedad y desviación de poder de la actuación de estos técnicos. La Sociedad de Prácticos y particularmente su representante legal afirman que ha caducado ese sumario y que ellos han solicitado la caducidad del sumario en virtud de que han transcurrido más de dos años desde que se dispuso la instrucción y que aun no existe una Resolución de parte de la Prefectura Nacional Naval.

Nosotros desconocemos si ese hecho es cierto o no, es decir, si la Sociedad de Prácticos ha solicitado la caducidad del sumario y si la Prefectura Nacional Naval ha resuelto en ese sentido. Queremos precisar que si la Sociedad lo hizo fue en función de una norma que actualmente está derogada. El artículo 223 del Decreto Nº 500 de 1991 establecía la caducidad del sumario en caso de que no hubiese una Resolución luego de dos años de iniciado. Sin embargo, ese artículo fue derogado por el artículo 1º del Decreto Nº 420, de 2007.

Podemos cuestionar la virtud o no de la derogación de esa caducidad, pero, efectivamente, es así. Entonces, si la Sociedad de Prácticos solicitó la caducidad del sumario en virtud de esa norma, lo hizo incorrectamente y fuera del orden jurídico nacional. Y en caso de que la Prefectura Nacional Naval haya accedido a esa solicitud, también lo hizo ilegítimamente. Por lo tanto, queremos precisar este aspecto en cuanto al sumario y a la investigación administrativa.

En segundo término, la Sociedad de Prácticos y su representante hacen referencia a que hay una sentencia del TCA que confirma que Larrosa fue correctamente reprobado en el examen, pero ninguna sentencia de ese organismo dice eso. Es más, hay una sentencia del TCA -de toda esta maraña de cuestiones jurídicas que se han tramitado en este período- que, por el contrario, reconoce que ha existido una arbitrariedad, una ilegalidad en la actuación de los prácticos y confirma la actuación de la Prefectura Nacional Naval apartándose de esos fallos ilegales.

Así, esta sentencia que creemos que es la que cita la sociedad de prácticos dice que la medida dispuesta -refiriéndose a la investigación y el sumario por la Prefectura- es a todas luces correcta, ya que por todos los hechos que surgen de las actuaciones administrativas correspondía iniciar una investigación tendiente a determinar o comprobar la existencia de los actos y hechos irregulares o ilícitos dentro del servicio e individualizar a los responsables. Entonces, o los prácticos y su representante actuaron desconociendo el contenido de esa sentencia o les cantaron errado; porque no es esa la realidad, no existe ninguna sentencia dictada por el Tribunal de lo Contencioso Administrativo que haya confirmado que el señor Larrosa reprobó un examen para ser práctico del Puerto de Montevideo. Básicamente, quería puntualizar esos dos aspectos técnicos que surgen directamente de la declaración y comparecencia de los representantes de la Sociedad de Prácticos ante esta Comisión hace algunos días.

SEÑOR RODRÍGUEZ GÁLVEZ.- Más allá de la historia -que tenemos bastante documentada- quiero saber sobre algunos aspectos.

En febrero de este año, se levantó la suspensión establecida por el Ministerio de Defensa Nacional. A partir de ahí, el señor Larrosa comenzó a trabajar. Pido disculpas por mi ignorancia sobre las características de la relación de trabajo, pero quiero saber cómo es la relación de trabajo del práctico en el puerto, quién paga los honorarios y quién establece la prioridad de labores para cada uno de los prácticos. También quisiera conocer el estado del actual trámite en el Tribunal de lo Contencioso Administrativo, es decir, el que se presentó a partir del cese de la suspensión establecida por el Ministerio de Defensa Nacional.

SEÑOR LARROSA.- Las labores se establecen de acuerdo con el Reglamento General de Prácticos, que indica que deben ser repartidas en forma equitativa entre todos los prácticos titulados. Así también lo indica la Ley de Practicaje.

La Oficina de Pilotaje es la encargada de controlar el servicio de practicantes y el Reglamento establece las maniobras que deben realizar los prácticos. Ante los pedidos de las agencias marítimas o representantes de los buques, cuando una embarcación debe ingresar o salir del Puerto de Montevideo, cambiar de lugar o realizar alguna maniobra, la Oficina de Pilotaje revisa el listado de las maniobras solicitadas que requieren prácticos y lo cruza con el listado de los prácticos actuantes -algunos están de licencia-, que figuran en orden de acuerdo con las horas en que se solicitan las maniobras, y ahí designa. El buque de mayor tonelaje de registro bruto -se puede decir el de mayor tamaño- es el que queda primero ante igualdad de horas.

En cuanto a quién paga, lo hacen las agencias marítimas, los representantes de los buques. Cuando una de las tantas agencias marítimas que hay en Montevideo informa a la Oficina de Pilotaje que en el día de hoy, a la hora 17, llega tal barco y que requiere un práctico, esta cruza las listas y ve que quien habla queda designado para esa labor. Yo me entero de eso porque es un servicio de despacho y porque cada cuatro horas, personalmente, llamo para saber si tengo que trabajar.

Llegada la hora indicada, realizo la maniobra en forma independiente, con un servicio de lanchas de transporte, que también lo paga la agencia marítima; cuando finalizo, entrego la libreta de embarque que me entregó la Oficina de Pilotaje, sellada y firmada por un representante de la autoridad, en la que figuran los datos, qué tengo que hacer con el buque.

Luego, elaboro una factura -como práctico independiente he formado una empresa unipersonal; no pertenezco a ninguna Sociedad- que va directamente a la agencia marítima, que es la que me efectúa el pago por la maniobra.

Tanto la facturación como el cobro de las maniobras también se establecen en el Reglamento General de Prácticos. Cuánto se debe cobrar por cada maniobra está establecido y regularizado por el Estado; un práctico no puede cobrar lo que considere, sino que existe una tabla que indica los montos a cobrar.

Así lo he realizado desde el 27 de abril, día en que comencé a trabajar sin ningún tipo de asesoramiento. En estos más de tres meses he realizado más de 60 maniobras sin ningún tipo de contratiempo, observación o problema.

Tampoco he tenido problemas con las agencias marítimas, más allá de que es la primera vez que ellas reciben, además de las facturas de la Sociedad de Prácticos, facturas de un práctico independiente. Al principio era algo diferente, pero hoy es algo normal. Tengo un excelente trato profesional con la mayoría de las agencias marítimas que trabajan en el puerto de Montevideo.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Cuál es el valor promedio de una maniobra?

SEÑOR LARROSA.- Eso depende directamente del tamaño del buque, del registro del tonelaje bruto.

Los pesqueros, que son los buques más chicos, de 40 metros de largo, pagan un mínimo de US$ 274 por maniobra. Los buques más grandes, de 300 metros o más de eslora, con un tonelaje de registro bruto de 85.000 toneladas o más, llegan a pagar hasta US$ 4.500 por maniobra. Es decir que si realizo una maniobra de entrada de un buque de esas características, mi factura para la agencia marítima será de US$ 4.500.

Inclusive, existen los servicios de guardia, que es cuando los buques descargan mercaderías peligrosas -internacionalmente se ha establecido cuáles son las mercaderías peligrosas-; la legislación nacional establece que ese buque debe contar con un práctico de guardia en forma permanente durante todo el tiempo que esté atracado en el Puerto de Montevideo. Este servicio también ese establece en el Reglamento y se factura. Puedo decir que he llegado a elaborar facturas de más de US$ 6.000 por un servicio de guardia de 24 horas.

En cuanto al actual trámite ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo, la Sociedad de Prácticos y la mayoría de los integrantes de Sociedad de Prácticos -quiero hacer hincapié en que no son todos los integrantes de la Sociedad- presentaron un recurso de revocación contra la resolución del título y solicitaron la suspensión. Fueron dos juicios. También se presentaron en forma independiente solicitando la revocación del título y la suspensión. Por estos motivos, hay cuatro juicios en el TCA.

Hace pocos días, a través de mi asesor legal, en ese Tribunal solicitamos la acumulación de esos juicios. Más allá de los aspectos legales, el juicio es el mismo, el tema es el mismo, son las mismas personas -en uno son los integrantes de la Sociedad de Prácticos y en otro es la Sociedad de Prácticos-, el asesor letrado es el mismo, los escritos presentados en uno y otro juicio prácticamente son iguales, por lo que solicitamos al TCA que acumulara y analizara todo en un solo juicio.

En este momento, se está en un período de presentación de pruebas y escritos, se están tomando declaraciones a los testigos, y lo otro fue suspendido hasta que no se resuelva la acumulación. Una vez decidida la acumulación, se seguirá con la parte de los testigos.

Desconozco cuándo se tendrá el primer fallo contra la suspensión -que es lo que solicita la Sociedad de Prácticos- ni el fallo de anulación del título.

SEÑOR AMY.- Ha sido detallado el informe presentado por el capitán Larrosa.

Tengo una duda con respecto a lo que planteó su asesor legal, que deseo que quede aclarada, quizás producto de mi falta de comprensión.

En determinado momento el asesor legal manifestó que en los informes que entregó la Asociación de Prácticos había una parte que no se ajustaba a la realidad. Quiero determinar con precisión a qué se refiere, porque si es tal cual él lo plantea, no corresponde que esa situación se haya dado porque la Comisión, en esto, no tiene facultades de decisión a favor de una u otra parte. Hemos tratado de que las partes dieran sus testimonios. Bajo ninguna circunstancia somos nosotros quienes determinamos quién tiene la razón.

Me parece que basados en la buena voluntad manifestada por esta Comisión, se debe aclarar cuáles son las partes en las que el asesor entiende que no se manifestó taxativamente lo que se debería haber establecido. Creo que es bueno que se sepa.

SEÑOR FLEITAS.- Creo que ha sido precisa mi declaración, pero la reitero.

Me referí, en primer lugar, a un tema de caducidad, y creo que no es a eso a lo que se refiere el señor Diputado. En segundo término, dije que los prácticos, en su comparecencia, manifiestan algo así como -no recuerdo exactamente los términos- que existe una sentencia que confirmó que Larrosa había reprobado su examen. Y el capitán Larrosa, que tiene más detalles, lo puede confirmar.

Yo digo que no existe tal sentencia. No hay ninguna sentencia del Tribunal de lo Contencioso Administrativo que haya confirmado que Larrosa haya perdido un examen. Al contrario, la sentencia a la cual creo que ellos pueden referirse, entre otras cosas, dice algo que se opone a lo afirmado por la Sociedad de Prácticos. La resolución dictada por la Prefectura Nacional Naval, de fecha 12 de octubre de 2010, en sus resultandos y considerandos declara y reconoce que los prácticos actuantes lo hicieron de forma arbitraria y con desviación de poder, y dispone la realización de una investigación administrativa y un sumario, entre otros aspectos.

La sentencia del Tribunal de lo Contencioso Administrativo a la cual supongo que la Sociedad de Prácticos se refiere, justamente, confirma este aspecto, porque dice que dado que es la Administración la que debe decidir -tiene la potestad jurídica de decidir respecto a estos concursos y en general- no adoptó los fallos de estos dos prácticos que actuaron en forma arbitraria, se apartó de los mismos y, por lo tanto, dispuso una investigación y un sumario.

Esto que dice el TCA en esta sentencia, que creemos que es a la que refiere la Sociedad de Prácticos, es la confirmación de la jurisprudencia constante de dicho Tribunal en materia de concursos. Es decir, cuando un órgano con un tribunal de concurso, un tribunal evaluador actúa fuera del marco legal, esto es, no solo con ilegalidad, sino con desviación de poder, arbitrariedad, exceso de poder -etcétera-, el Tribunal de lo Contencioso Administrativo ha sostenido que la Administración tiene el deber de apartarse de estos fallos y no tiene por qué confirmarlos.

Hay un caso -que adjuntamos a la carpeta- de un funcionario del Poder Legislativo, que fue participó en un concurso y cuestionó la arbitrariedad de la actuación del tribunal evaluador. El TCA le dio la razón y le dice

al órgano que correspondía que se apartara de los fallos del tribunal evaluador en la medida en que este actúa en forma arbitraria.

Es esa a sentencia que nosotros creemos que la Sociedad de Prácticos se refiere, que mencioné en mi declaración.

SEÑOR LARROSA.- Quiero recordar que yo rendí dos exámenes, que el segundo examen fue para subsanar el primero, y que en el segundo examen había tres evaluadores y un oficial delegado del Estado para controlar la maniobra. Si hay dos fallos que fueron arbitrarios -tal como está demostrado, no por mí sino por la autoridad-, subjetivos, viciados de nulidad, estos no tienen por qué anular el fallo de aprobado, sobre todo, si consideramos que ese examen fue para subsanar el problema anterior.

En otros ámbitos se ha planteado que hubiese correspondido realizar un tercer examen pero, ¿qué ocurre cuando un examinador relata hechos que no sucedieron y miente con respecto a los hechos? Entonces, automáticamente la autoridad dice: "Este examen no es válido, hay que tomarlo de nuevo".

En este caso, entraríamos en la hipótesis de que podría estar rindiendo exámenes por todo el tiempo del mundo sin llegar a aprobar nunca, porque podría ser que yo, o cualquier aspirante a práctico, hiciera todo bien, pero bastaría con que algún evaluador integrante de la mesa relate hechos que no sucedieron, inverosímiles de creer, para que el examen se declarara nulo.

Personalmente, considero que eso no es lo correcto y que no es como ha actuado el Estado. Si dos fallos están viciados de nulidad, hay un tercer fallo de "Aprobado", que es el tercer examen.

Agradezco una vez más a la Comisión esta oportunidad para presentar el caso desde otra óptica. Más allá de la carpeta, que es un resumen de cuatro años, están a disposición de la Comisión las copias de todos los expedientes y de todo lo que nosotros, el Ministerio o la autoridad puedan tener.

Reitero otra vez que todo esto está siendo estudiado por el máximo órgano competente en la materia, el Tribunal de lo Contencioso Administrativa que, en definitiva, es el que emitirá la decisión.

Y en cuanto a por qué la Sociedad -a pesar de haber manifestado que va a cumplir con todo lo que ha dicho- ha seguido con todas estas idas y venidas, no le he encontrado alguna razón que explique la situación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia del capitán Larrosa y del doctor Fleitas.

Se levanta la reunión.